

Suomen Motoristit ry - Moottoripyörien autoveron alentamisen taloudelliset vaikutukset ja vaikutukset päästöihin

Suomen Motoristit ry (SMOTO) vaatii moottoripyörien autoveron alentamista verotuksen epäoikeudenmukaisuuden korjaamiseksi, vähähiilisen liikkumisen edistämiseksi ja moottoripyöräalan taloudellisen kestävyuden ylläpitämiseksi.

Moottoripyöriltä perittävä autovero on vuoden 2019 alusta alkaen CO₂-ominaispäästöihin nähden yli kaksinkertainen henkilöautoihin verrattuna. Moottoripyörien käyttö vähentää hiilidioksidipäästöjä silloin, kun sillä korvataan henkilöautojen käyttöä. Moottoripyöräily voi tukea Suomen ilmastopolitiikan toteuttamista. Moottoripyörätoimiala kärsii verotuksen epäoikeudenmukaisuudesta kaupankäynnin vähentymisen vuoksi, ja sillä on haitallisia taloudellisia seuraamuksia toimialalle ja myös valtiotaloudelle.

Autoveron alentaminen

Päästöperusteinen autoveron käyttöönotto moottoripyörille olisi mahdollista niin, että valtion moottoripyöräilystä keräämät verotulot säilyvät ennallaan. SMOTOn tutkimuksen mukaan moottoripyörien autoveroa tulisi alentaa ominaispäästöjen ehdoilla noin puoleen nykyisestä verotasosta (taulukko 1). Tämä alennus olisi niin merkittävä, että moottoripyörien myynti lisääntyisi selvästi.

Taulukko 1 – Moottoripyörien autoveron puolittaminen

Kokoluokka	Nykyinen veroprosentti	Puolitettu veroprosentti (ehdotus)
enintään 130 cm ³	9,8	4,9
131–255 cm ³	12,2	6,1
256–355 cm ³	15,9	7,95
356–505 cm ³	19,5	9,75
506–755 cm ³ (esimerkin luokka)	22,0	11,0
756 cm ³ tai enemmän	24,4	12,2
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	9,8	-

SMOTOn laatimassa esimerkkitarkastelussa arvioidaan verotuksellisen tuleman muutosta keskimääräisen 506–755 cc moottoripyörän arvon ja verokohtelun mukaan (taulukko 2). Autoveron puolittamisen myötä moottoripyörän vähittäismyyntihinta alenee noin 11 prosenttia, joka lienee suuruudeltaan riittävä alennus kaupankäynnin vauhdittamiseen.

Vuoden 2017 ensirekisteröintimäärän (2 927 moottoripyörää; vastaa kutakuinkin vuonna 2018 toteutuvaa määrää) mukaan arvioiden, mikäli autoveron puolittaminen lisäisi moottoripyörien vuotuista myyntiä 47,5 prosenttia (ensirekisteröintimäärä yli 4 300 moottoripyörää), olisi auto- ja arvonlisäverotulo valtiolle yhtä suuri kuin ennen verotuksen muutosta. Autoveron alentamisesta ei koituisi valtiontaloudellisia menetyksiä.

Kertalisäyksenä muutos olisi suuri, mutta esitetty myyntimäärä on ollut aivan tavanomainen 1990- ja 2000-luvun alkupuolella. Taloudellisesti hyvinä aikoina myyntimäärät ovat olleet kaksinkolminkertaisia. Tehtyä arviota tukevat myös muiden Pohjoismaiden esimerkit 2000-luvulta (Liite 1). Moottoripyörien hankintaveron on joko poistettu tai sitä on alennettu. Moottoripyörämyynti on välittömästi lisääntynyt.

Laskelma moottoripyörien auto- ja arvonlisäverotulosta	2017	2019
Keskimääräinen autoveroprosentti	22,00 %	11,00 %
Autoveroton vähittäishinta (hinnastohinta), sis. alv	10 416,00 €	10 416,00 €
Autoveroton vähittäishinta, ilman alv	8 400,00 €	8 400,00 €
Alv	2 016,00 €	2 016,00 €
Autovero	2 705,75 €	1 185,67 €
Hinta veroineen	13 121,75 €	11 601,67 €
		(-11,6 %)
Verojen osuus hinnasta	35,98 %	27,60 %
Verotusarvo (verollinen myyntihinta)	12 298,87 €	10 778,79 €
		Myynnin kasvu
		47,50 %
Uusien moottoripyörien myyntimäärä, lkm	2 927	4 317 (+1 390)
Autovero yhteensä	7 919 735.50 €	5 118 907.69 €
Arvonlisävero yhteensä	5 900 832.00 €	8 703 727.20 €
Verotulot yhteensä	15 549 005.97 €	15 551 073.36 €

Toimialan taloudelliset vaikutukset

Autoveron puolittaminen lisäisi moottoripyörien myyntiä ja toimialan liikevaihtoa. Edellä esitetyn esimerkkilaskelman mukainen moottoripyörämyynnin lisäys olisi keskimääräisen moottoripyörän oletuksin arvioituna arvoltaan 11,7 milj. euroa (1 390 moottoripyörää x veroton kauppahinta 8 400 euroa). Se kasvattaisi toimialan liikevaihtoa viimeisimpiin tilastolukuihin (Liite 2) verrattuna noin neljällä prosentilla.

Lisäksi huomioon tulee ottaa varusteiden, varaosien, tarvikkeiden ja huoltopalvelujen kaupan lisääntyminen mahdollisesti samassa suhteessa kuin moottoripyörien myynnin lisäys. Tämä kasvattaa toimialan liikevaihtoon ja työllisyyteen kohdistuvaa kokonaisvaikutusta. Muita hyötyviä aloja olisivat vakuutuspalvelujen myynti sekä autokouluissa lisääntyvä moottoripyöräkoulutus. Kaupankäynnin ja työllisyyden lisäys kerryttäisivät kaikkinsa myös valtion verotuloja.

Vaikutukset päästöihin

SMOTOn arvion mukaan keskimääräisen uutena myytävän moottoripyörän ja keskimääräisen uutena myytävän auton CO₂-ominaispäästön ero tulee olemaan päästömittauksen uudistuksen jälkeen noin 30 prosenttia per ajettu kilometri (nykyhetken ja lähitulevaisuuden teknologialla). Moottoripyörällä auton sijaan tehty ajosuorite vähentää tieliikenteen päästöjä merkittävästi. Sillä on erityistä merkitystä liikennesektorin ilmastotavoitteiden kannalta. Sen kokonaismerkitystä ja potentiaalia voidaan hahmottaa yksinkertaisella laskelmalla.

Polttomoottorikäyttöisten henkilöautojen ajosuorite oli VTT:n LIISA-mallin mukaan vuonna 2017 yhteensä 40 529 miljoonaa ajoneuvokilometriä. Päästöt näistä olivat vastaavasti yhteensä 5 941 873 tonnia CO₂.

Moottoripyörien ajosuorite oli 888 miljoonaa ajoneuvokilometriä ja päästöt 94 726 tonnia CO₂.

Henkilöautojen ja moottoripyörien välisen keskimääräisen ominaiskulutuseron vuoksi henkilöautolla ajettujen kilometrien korvaaminen moottoripyörillä ajetuilla kilometreillä olisi varsin tehokasta ilmastopolitiikkaa. Jos esimerkiksi kolme prosenttia henkilöautojen vuosittaisesta ajosuoritteesta korvattaisiin moottoripyörällä ajamisella, voitaisiin vuosittain säästää arviolta noin 53 500 tonnia hiilidioksidia. Henkilöautoilun nykyisiin kokonaispäästöihin verrattuna päästöt vähenisivät lähes prosentilla.



4 (6)

Moottoripyörien käyttöä tulisivin suosia ilmastopoliittisin perustein autoveron puolittamisella sekä muilla moottoripyöräilyä suosivilla keinoilla.

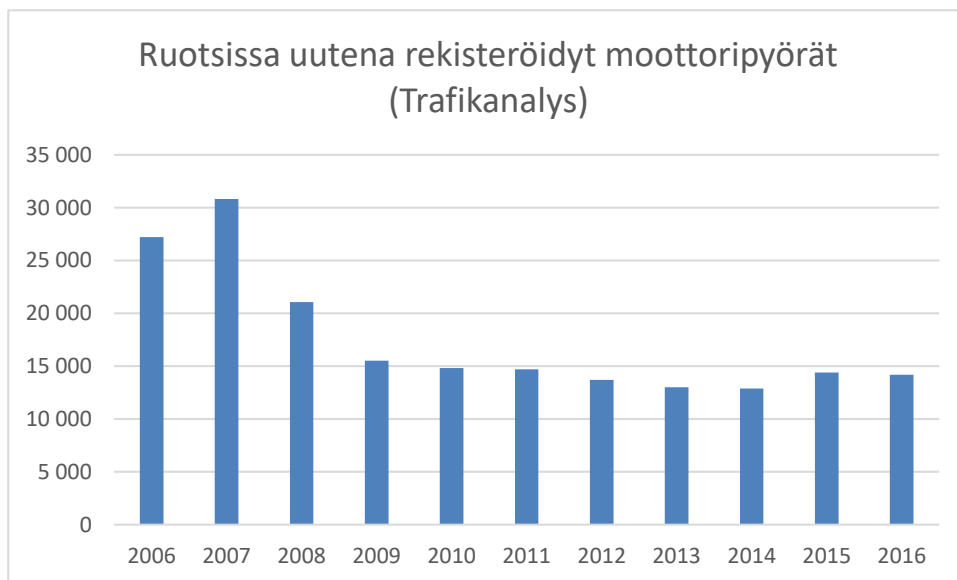
Johtopäätökset

Suomen Motoristit ry:n esittää, että esitetyllä veroratkaisulla voidaan edistää moottoripyöräilyä osana suomalaista liikennejärjestelmää ja vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä ilman, että valtion verotulot vähenevät ainakaan merkittävästi.

LIITE 1 Moottoripyörien hankintaverotuksen muutoksia muissa Pohjoismaissa

Ruotsi

Hankintavero ajettiin alas ja lakkautettiin kokonaan vuonna 2001. Veron poistaminen lisäsi 2000-luvun alun mp-myyntiä merkittävästi.



Norja

Hankintaveroa alennettiin vuonna 2015 kokoluokissa alle 125 ccm -15 % ja yli 125 ccm -30 %. Moottoripyörien myynti kääntyi voimakkaaseen kasvuun, niin isoissa moottoripyörissä, kuin kevytmoottoripyörissä.

Uusien moottoripyörien rekisteröinnit Norjassa

	2014	2015	Muutos 2014–2015
Isot moottoripyörät (yli 125 ccm), lkm	3 185	4 701	+1 516 (+48 %)

Tanska

Vuoden 2015 lopussa ylintä hankintaveroprosenttia (180) alennettiin 150 prosenttiin. Moottoripyörien myynti lisääntyi heti.

Uusien moottoripyörien rekisteröinnit Tanskassa

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Muutos 2014–2015
Moottoripyörät, lkm	2 639	1 964	1 710	1 564	1 940	2 239	+299 (+15 %)

LIITE 2 Moottoripyöralan taloudelliset tunnusluvut

Tilastokeskus	Yritysten lkm	Liikevaihto, milj. euroa	Henkilöstö	Maksetut palkat, milj. euroa
2017				
Moottoripyörien ja niiden osien ja varusteiden kauppa, huolto ja korjaus	286	296	741	25
- tukkukaupan osuus	39	129	187	8
- vähittäiskaupan osuus	128	145	422	14
- huollon ja korjauksen osuus	119	22	131	3
2016				
Moottoripyörien ja niiden osien ja varusteiden kauppa, huolto ja korjaus	276	292	761	25
- tukkukaupan osuus	40	119	181	7
- vähittäiskaupan osuus	127	154	452	15
- huollon ja korjauksen osuus	109	19	128	3
2015				
Moottoripyörien ja niiden osien ja varusteiden kauppa, huolto ja korjaus	294	293	823	25
- tukkukaupan osuus	44	125	220	9
- vähittäiskaupan osuus	135	150	473	14
- huollon ja korjauksen osuus	115	17	131	3